Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4144**

17. Wahlperiode 08. 12. 2010

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

1. Nutzung des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) durch die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst, um die Rettung von Insassen aus verunfallten Fahrzeugen durch die Feuerwehren zu beschleunigen.

2. Klarstellende Regelung zu der 2008 geschaffenen zentralen Stelle, die von den Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen getragen wird, zur Sicherstellung einheitlicher Prüfvorgaben für die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger, auch in Umsetzung vorgegebener Vorschriften der EG (Verordnungen (EG) Nr. 715/2007, (EG) Nr. 692/2008 und (EG) Nr. 595/2009), und zur Information der jeweiligen Hersteller und der zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder über Mängelfeststellungen der die Untersuchungen und Prüfungen von Fahrzeugen durchführenden Stellen, damit diese auch in die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik einfließen können. Gleichzeitig Zulassung eines Verfahrens, wonach die bei der zentralen Stelle ohnehin anfallenden Daten für statistische Zwecke einer Behörde zur Verfügung gestellt werden und dort verarbeitet werden dürfen, um staatlichen Informationsbedürfnissen Rechnung zu tragen (Zugang zur Nutzung von verwaltungsnahen Daten, um ggf. anderweitige Belastungen zu vermeiden, vgl. Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 vom 11. März 2009, ABl. L 87, S. 164 in Verbindung mit Grundsatz 9 des Verhaltenskodex Europäische Statistiken).

3. Verringerung der Informationspflichten bei der Fahrzeugveräußerung.

4. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes zur Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes infolge des Akkreditierungsstellengesetzes.

5. Ergänzung der Anerkennungsvoraussetzung für Prüfer mit Teilbefugnissen nach dem Kraftfahrsachverständigengesetz um gleichwertige Ausbildungen.

B. Lösung

1. Regelung der Möglichkeit, dass die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst im automatisierten Verfahren Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des KBA abfragen können, um die für die Fahrzeugidentifizierung notwendigen Angaben für die Bestimmung des jeweiligen Rettungsdatenblattes zu erhalten.

2. Klarstellende gesetzliche Regelung der von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragenen Stelle, die in Abstimmung mit den Herstellern von Fahrzeugen oder Einrichtungen einheitliche Prüfvorgaben (Systemdaten, mechanische Messgrößen, Prüfhinweise) für alle amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfingenieure erarbeitet, um damit gleichwertige Feststellungen bei höherer Qualität bei der technischen Überwachung und die Information der Hersteller und Landesbehörden über die Prüfungsergebnisse sicherzustellen. Außerdem gesetzliche Regelung des Zugangs durch Behörden des Bundes für statistische Zwecke.
3. Konkretisierung der Meldepflichten bei einer Fahrzeugveräußerung.
4. Streichung der dem KBA zugeordneten Akkreditierungsaufgaben aufgrund des Akkreditierungsstellengesetzes.
5. Ergänzung des Kraftfahrsachverständigengesetzes.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

a) Bund

Einmaliger Entwicklungsaufwand von etwa drei Personenmonaten für zusätzliche Programmieraufgaben beim KBA, um die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Daten für den Abruf der Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zu sichern. Die Realisierung erfolgt mit vorhandenem Personal durch entsprechende Priorität in der Softwareentwicklung. Für die Beratung und Einrichtung des Zugriffs neuer Kommunikationspartner geht das KBA aufgrund der Beschränkung auf die Leitstellen von einem im Rahmen des Tagesgeschäfts zu erbringenden Aufwand aus.

Soweit Aufwände entstehen, um durch Behörden die bei der zentralen Stelle vorliegenden Daten statistisch zu nutzen, wird dies im Rahmen der Regelung durch Verordnung zu berücksichtigen sein.

b) Länder und Gemeinden

Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen dann Mehrkosten, wenn die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst die eingeräumte Abrufmöglichkeit nutzen wollen. Die Mehrkosten fallen insbesondere durch erforderliche Anschlüsse an gesicherte Datenverbindungen und anzuschaffende Hardware an. Deren Höhe lässt sich jedoch nicht ermitteln.

2. Vollzugsaufwand

Wesentliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Der Wegfall der Akkreditierungsaufgaben führt beim KBA zu Mindereinnahmen von ca. 90 000 Euro jährlich. Die zentrale Stelle ist bereits eingerichtet und wird von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragen sowie über Gebühren (1 Euro je Hauptuntersuchung) finanziert.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten (Meldepflichten) für Bürger/Bürgerinnen und Unternehmen reduziert. Nach § 34 Absatz 3 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes muss der bisherige Fahrzeugeigentümer sein Kraftfahrzeug (Kfz) nicht mehr abmelden, wenn dies der neue Eigentümer bereits getan hat. Von der Meldepflicht bei Fahrzeugveräußerung und -erwerb sind jährlich etwa jeweils 7 Millionen Fahrzeughalter/Fahrzeughalterinnen betroffen. Eine detaillierte Aussage zur Einsparung durch die Aufhebung der doppelten Meldepflicht kann jedoch nicht getroffen werden. Für die Hersteller von Fahrzeugen und Einrichtungen werden keine neuen Informationspflichten eingeführt. Die zentrale Stelle ist in die bereits bestehenden Informationspflichten integriert.

Im Übrigen wird eine bestehende Informationspflicht der Verwaltung geändert (§ 35 Absatz 1a – neu – des Straßenverkehrsgesetzes i. V. m. den §§ 33, 30 des Straßenverkehrsgesetzes).

G. Sonstige Auswirkungen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

H. Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

Berlin, 8. Dezember 2010

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 877. Sitzung am 26. November 2010 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2507) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 2 werden die Wörter „Betriebserlaubnis oder einer EG-Typgenehmigung“ durch die Wörter „Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung“ ersetzt.

   b) Satz 3 wird wie folgt gefasst: „Besteht für das Fahrzeug noch keine Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung, hat er gleichzeitig die Erteilung der Betriebserlaubnis oder der EG-Typgenehmigung zu beantragen.“

2. § 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Buchstabe i wird wie folgt gefasst:

      „i) die Anerkennung von

      aa) Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen und

      bb) Stellen zur Prüfung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen einschließlich der Voraussetzungen hierfür sowie

      die Änderung und Beendigung von Anerkennung und Zertifizierung einschließlich der hierfür erforderlichen Voraussetzungen für die Änderung und Beendigung und das Verfahren; die Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen müssen zur Anerkennung die Gewähr dafür bieten, dass für die beantragte Zuständigkeit die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Prüfaufgaben nach den allgemeinen Kriterien zum Betreiben von Prüflaboratorien und nach den erforderlichen kraftfahrzeugspezifischen Kriterien an Personal- und Sachausstattung erfolgen wird,“.

      bb) In Buchstabe l werden nach den Wörtern „Durchführung von Untersuchungen und Prüfungen“ die Wörter „, einschließlich den Anforderungen an eine zentrale Stelle, die von Trägern der Technischen Prüfstellen und von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gebildet und getragen wird, zur Überprüfung der Praxistauglichkeit von Prüfvorgaben oder deren Erarbeitung,“ eingefügt.

      cc) In Buchstabe m werden nach dem Wort „Mängel“ die Wörter „und die Weitergabe der festgestellten Mängel an die jeweiligen Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie das Kraftfahrt-Bundesamt; dabei ist die Weitergabe personenbezogener Daten nicht zulässig“ eingefügt.

   b) In Nummer 5c werden die Wörter „Stilllegung oder“ gestrichen.

3. § 34 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt: „Die Mitteilung ist nicht erforderlich, wenn der neue Eigentümer bereits seiner Meldepflicht nach Absatz 4 nachgekommen ist.“

   b) In Absatz 4 werden die Wörter „, und für die Fahrzeuge, die vorübergehend stillgelegt sind und deren Stilllegung im Fahrzeugbrief vermerkt ist“ gestrichen.

4. In § 35 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

   „(1a) Die nach § 33 Absatz 1 Nummer 1 gespeicherten Daten über Beschaffenheit, Ausrüstung und Identifizierungsmerkmale von Fahrzeugen dürfen den Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst, wenn dies für die Zwecke nach § 32 Absatz 2 erforderlich ist, zur Rettung von Unfallopfern übermittelt werden.“

5. In § 36 wird nach Absatz 3b folgender Absatz 3c eingefügt:

   „(3c) Die Übermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 35 Absatz 1a darf an die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zur Vorbereitung der Rettung von Personen aus Fahrzeugen durch die Feuerwehren durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.“

Artikel 2
Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 288 der Verordnung vom

31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

   a) Buchstabe b wird aufgehoben.

   b) Der bisherige Buchstabe c wird der neue Buchstabe b und wie folgt gefasst:

      „b) die Anerkennung von Technischen Diensten, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Fahrzeuge oder Fahrzeugteile prüfen,“.

   c) Der bisherige Buchstabe d wird der neue Buchstabe c und wie folgt gefasst:

      „c) die Anerkennung von Konformitätsbewertungsstellen, die die Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeuge und Fahrzeugteilen bewerten und überwachen,“.

   d) Buchstabe e wird aufgehoben.

2. Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

   „7. die Bewertung der Qualitätssicherung bei der Herstellung und dem Vertrieb von Fahrerkarten, Führerscheinen, Zulassungsbescheinigungen, Plaketten, Prüffolien und Stempeln, um die vorgeschriebene und ordnungsgemäße Herstellung, Verwahrung und Verteilung dieser Karten, Scheine, Papiere, Plaketten, Folien und Stempel zu gewährleisten.“

Artikel 3

Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes

§ 2 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 1 wird die Angabe „24“ durch die Angabe „23“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Nummer 4 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugelektrikermeister“ die Wörter „oder eine Ausbildung als Kraftfahrzeugtechniker an einer staatlich anerkannten Fachschule“ eingefügt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

a) Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

1. Aufgrund der Konstruktion der Fahrzeuge haben Rettungskräfte heute verstärkt Schwierigkeiten bei der Befreiung von Verletzten aus verunfallten Fahrzeugen. Gründe hierfür sind u. a. stabile Fahrzeugstrukturen. Beispielsweise sind die gängigen Rettungsscheren nicht mehr in der Lage, den für die Karosserie verwendeten Stahl an allen Stellen zu durchtrennen. Gefahren für die Rettungskräfte ergeben sich z. B. durch nicht ausgelöste Airbags oder unbekannte alternative Antriebe (z. B. Gastanks). Um die Rettungskräfte zu unterstützen, sollen Rettungsdatenblätter Auskunft über die für die sichere und schnelle Rettung erforderlichen Informationen liefern. Die Rettungsdatenblätter beinhalten die Informationen zu den genauen Schnittpositionen, den Druckpunkten zur Erweiterung des Fußraums und den Positionen der Airbags, der Batterien, der Gasgeneratoren, des Kraftstofftanks, von Versteifungen und von Steuergeräten. Das Konzept der Verbände der Automobilhersteller (VDA und VdIK) sieht Rettungsdatenblätter mit feuerwehrrelevanten technischen Fahrzeuginformationen über jedes Fahrzeugmodell vor. Eine Richtlinie der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes enthält Vorgaben zur rettungstaktischen Vorgehensweise für die Rettungskräfte. Die Rettungsdatenblätter sind standardisiert und werden bereits jetzt online zum kostenlosen Download im Internet zur Verfügung gestellt. Um jedoch das jeweils einschlägige Rettungsdatenblatt zu ermitteln, ist die Kenntnis des betroffenen Fahrzeugtyps und Modells erforderlich. Auch erforderlich ist die Kenntnis über eventuelle weitere bei der Rettung zu berücksichtigende technische Änderungen, wie z. B. Umrüstungen auf Gasantrieb. Sofern die Polizei in das Verfahren integriert ist, kann diese die Angaben anhand des Kennzeichens über das Zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) beim Kraftfahrt-Bundesamt abrufen. Feuerwehren haben zurzeit keinen Zugriff, die Abfrage müsste über die Polizeien erfolgen, wodurch Verzögerungen im Rettungsablauf eintreten könnten. Mit der Ergänzung der §§ 35 und 36 StVG soll deshalb den Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zum Zwecke der Rettung von Verletzten aus Fahrzeugen durch die Feuerwehren die Berechtigung zur Abfrage der Fahrzeugdaten anhand des Kennzeichens des Fahrzeugs aus dem Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt eingeräumt werden. Die Daten sollen im automatisierten Verfahren abgerufen werden können.

2. a) Der Fortschritt in der Fahrzeugtechnik, insbesondere die Einführung von elektronisch gesteuerten Fahrzeugeinrichtungen zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit und zur Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge, machte eine Anpassung der Durchführungsvorschriften für die regelmäßige technische Überwachung (§ 29 ff. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)) notwendig. Im Interesse der Verkehrssicherheit wurde im Jahre 2006 die Systemdatenprüfung als Teil der regelmäßigen technischen Prüfung von Fahrzeugen eingeführt (vgl. Verordnung vom 3. März 2006 (BGBl. I S. 470); Anlage VIIIa Nummer 4 StVZO). Überwachungsorganisationen müssen danach generell in der Lage sein, Systemdaten prüfen zu können. Die dazu enthaltene Anforderung einer zu erwartenden ordnungsgemäßen und gleichmäßigen Systemdatenprüfung wurde mit der Verordnung vom 25. September 2008 (BGBl. I S. 1878) konkretisiert und dahingehend geregelt, dass sich zur Sicherung einer gleichmäßigen Prüfung und hohen Qualität dieser Prüfungen Überwachungsorganisationen als Anerkennungsvoraussetzung und Qualitätskriterium einheitlicher Systemdaten und Systemdatenprüfverfahren bzw. Prüfstandards bedienen müssen, die von einer Stelle, die von Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen zu tragen ist und die Systemdaten entgeltlich zur Verfügung stellt, die von Herstellern zu liefernden anwendungsbezogenen Prüfvorgaben aufarbeitet oder selbst erarbeitet. Die Aufgaben der zentralen Stelle, die – für alle ca. 14 000 amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfingenieure/Prüfingenieurinnen im Benehmen mit den Herstellern von Fahrzeugen oder Einrichtungen einheitliche Prüfvorgaben (Systemdaten, mechanische Messgrößen, Prüfhinweise) erarbeitet, um einheitliche Bewertungsmaßstäbe vorzugeben und damit gleichwertige Feststellungen bei der technischen Überwachung sicherzustellen, sind damit nur mittelbar geregelt. Diese Aufgaben der zentralen Stelle sollen durch die Klarstellung der bestehenden Ermächtigungsnorm deutlich gemacht werden.

   b) Mit den Einzeldaten aus sämtlichen Hauptuntersuchungen, die der zentralen Stelle durch die Überwachungsinstitutionen übermittelt werden, entsteht ein Datenkörper, der für statistische Nutzungen geeignet ist und für den deshalb nach näherer Bestimmung durch Verordnung der Zugang bei der zentralen Stelle eröffnet werden muss. In Betracht kommen Aussagen über Mängelfeststellungen (vgl. § 11 Absatz 2 des Kraftfahrsachverständigengesetzes, Nummer 2.3 der Anlage VIIIb StVZO), Aussagen für die Unfallforschung und zu Fahrleistungen der untersuchten Fahrzeuge. Statistische Aufbereitungen im staatlichen Interesse sind behördlich zu organisieren (arg. e § 1 des Bundesstatistikgesetzes (BStatG) und Verordnung (EG) Nr. 223/2009 vom 11. März 2009, ABl. L 87, S. 164). Da Aufgaben in diesem Bereich bereits jetzt nicht durch das Statistische Bundesamt wahrgenommen werden (vgl. Verkehrsstatistikgesetz, Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz), ist eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die Befugnisse zulässt, wie sie § 8 in Verbindung mit § 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b BStatG entsprechen.

3. Des Weiteren werden Meldepflichten bei der Fahrzeugveräußerung konkretisiert.

b) Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes und des StVG

Das Straßenverkehrsgesetz ermächtigt in § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Akkreditierung von Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu erlassen. Da die Akkreditierung zukünftig von der nationalen Akkreditierungsstelle, deren Einrichtung durch das Gesetz über die Akkreditierungsstelle vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2625) geregelt ist, vorgenommen wird, besteht für die Ermächtigung nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i StVG insoweit kein Bedarf mehr.

Für Technische Dienste im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung hat bisher das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Akkreditierungen ausgesprochen; dies ist ab 1. Januar 2010 nicht mehr möglich. Die Aufgabe wird künftig von der nationalen Akkreditierungsstelle wahrgenommen. Das KBA hat außerdem aus Gründen der Deregulierung die Zertifizierung der Qualitätssicherung aufgeben. Sie wird nun von den Technischen Diensten wahrgenommen.

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes ist insoweit ebenfalls anzupassen.

c) Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes

Aufhebung der Altersbeschränkung (24 Jahre) für den Zugang zum amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer. Die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum/zur Kraftfahrzeugtechniker/Kraftfahrzeugtechnikerin an einer staatlich anerkannten Fachschule wird der Ausbildung zum/zur Kraftfahrzeugmechaniker- oder Kraftfahrzeugelektrikermeister/Kraftfahrzeugmechaniker- oder Kraftfahrzeugelektrikermeisterin als Anerkennungsvoraussetzung für Prüfer/Prüferinnen mit Teilbefugnissen gleichgestellt, da es sich um eine gleichwertige Ausbildung handelt.

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 72 Absatz 2, Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes. Das Gesetz enthält zum Teil Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen worden sind. Die neu eingeführten Regelungen betreffend die Speicherung von Fahrzeugdaten und deren Übermittlung an die Rettungskräfte (Artikel 1 Nummer 3 und 4) bedürfen der bundeseinheitlichen Regelung, da ansonsten eine Zersplitterung des Datenabrufverfahrens zu befürchten wäre.

B. Kosten/Einnahmen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

a) Bund

Für den Bundeshaushalt entsteht Mehraufwand für zusätzliche Programmieraufgaben beim Kraftfahrt-Bundesamt, um die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Daten für den Abruf der Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zu sichern. Abgeschätzt handelt es sich um einen einmaligen Entwicklungsaufwand von etwa drei Personenmonaten. Seine Realisierung erfolgt mit vorhandenem Personal durch entsprechende Priorität in der Softwareentwicklung. Für die Beratung und Einrichtung des Zugriffs neuer Kommunikationspartner geht das KBA aufgrund der Beschränkung auf die Leitstellen von einem im Rahmen des Tagesgeschäfts zu erbringenden Aufwand aus.

b) Länder und Gemeinden

Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen dann Mehrkosten, wenn die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst die eingeräumte Abrufmöglichkeit nutzen wollen. Die Mehrkosten fallen insbesondere durch erforderliche Anschlüsse an gesicherte Datenverbindungen und anzuschaffende Hardware an. Deren Höhe lässt sich jedoch nicht ermitteln.

2. Vollzugsaufwand

Wesentliche Änderungen des Vollzugsaufwandes sind nicht zu erwarten. Der Wegfall der Akkreditierungsaufgaben führt beim KBA zu Mindereinnahmen von ca. 90 000 Euro jährlich. Die zentrale Stelle ist bereits eingerichtet und wird von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragen sowie über Gebühren (1 Euro je Hauptuntersuchung) finanziert.

3. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

4. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten (Meldepflichten) für Bürger/Bürgerinnen und Unternehmen reduziert. Nach § 34 Absatz 3 und 4 StVG muss der bisherige Fahrzeugeigentümer sein Kfz nicht mehr abmelden, wenn dies der neue Eigentümer bereits getan hat. Von der Meldepflicht bei Fahrzeugveräußerung und -erwerb sind jährlich etwa jeweils 7 Millionen Fahrzeughalter/Fahrzeughalterinnen betroffen. Eine detaillierte Aussage zur Einsparung durch die Aufhebung der doppelten Meldepflicht kann jedoch nicht getroffen werden, da die jeweilige Fallgestaltung maßgeblich ist. Für die Hersteller von Fahrzeugen und Einrichtungen werden keine neuen Informationspflichten eingeführt. Die zentrale Stelle ist in die bestehenden Informationspflichten integriert. Diese basieren auf den Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007, (EG) Nr. 692/2008 und (EG) Nr. 595/2009, nach denen die Hersteller zur Weitergabe entsprechender Wartungs-/Inspektionsangaben für Diagnose und Wartung der Fahrzeuge an Berechtigte verpflichtet sind. Berechtigte sind neben den Kraftfahrzeugwerkstätten auch die Hersteller von Mess- und Diagnosegeräten sowie die zentrale Stelle, die die Prüfvorgaben oder Fahrzeugdaten für die technische Überwachung aufbereitet. Die den Herstellern von Fahrzeugen und Einrichtungen entstehenden Aufwendungen infolge der an die zentrale Stelle zu meldenden Prüfvorgaben oder Fahrzeugdaten werden entsprechend ihres Umfangs durch die zentrale Stelle beglichen. Dies gilt in gleicher Weise für die von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen zu meldenden Mängelfeststellungen an den von ihnen untersuchten Fahrzeugen. Die zentrale Stelle begleicht diese Aufwendungen aus den ihr von den

Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen weitergeleiteten Gebühreneinnahmen.

Im Übrigen wird eine bestehende Informationspflicht der Verwaltung geändert (§ 35 Absatz 1a – neu – i. V. m. den §§ 33, 30 StVG).

5. Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

C. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Nummer 1

Redaktionelle Änderungen.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa (Neufassung des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i)

Die Akkreditierung von Stellen zur Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen wird zukünftig von der Deutschen Akkreditierungsstelle wahrgenommen. Die Regelung des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i StVG ist insoweit hinfällig geworden.

Zu Doppelbuchstabe bb (Änderung des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l)

In § 6 Absatz 1 Nummer 2 StVG wird eine Präzisierung im Sinne der Rechtsklarheit aufgenommen, damit einheitliche Vorgaben zu Art, Umfang und Inhalt der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen durch eine zentrale Stelle erarbeitet und bereitgestellt werden können. Einzelheiten sind bereits mit der Einundvierzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 3. März 2006 (BGBl. I S. 470) geregelt. Die Träger der zentralen Stelle wurden mit der Zweiunddreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 25. September 2008 (BGBl. I S. 1878) bereits geregelt.

Zu Doppelbuchstabe cc (Änderung des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe m)

Durch die Erweiterung der Ermächtigungsgrundlage wird die Aufgabenzuweisung der zentralen Stelle ebenso wie die zusätzliche Nutzung der Daten für statistische Zwecke gesetzlich geregelt. Die detaillierte Regelung soll durch Rechtsverordnung erfolgen.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 6 Absatz 1 Nummer 5c)

Die Änderung ist redaktioneller Art. Die frühere Stilllegung kommt nach den Bestimmungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht mehr zur Anwendung.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a (Ergänzung des § 34 Absatz 3)

Die Änderung trägt dem Bürokratieabbau Rechnung. Nach § 34 Absatz 4 sind bei der Veräußerung eines Fahrzeugs der neue Halter/die neue Halterin und der Eigentümer/die Eigentümerin, wenn dieser/diese nicht zugleich Halter ist, verpflichtet, der Zulassungsbehörde die Änderung der zu speichernden Halterdaten mitzuteilen. Die zusätzliche Verpflichtung nach Absatz 3 des Veräußerers/der Veräußerin, den Erwerber/die Erwerberin mitzuteilen, wird für die Fälle aufgehoben, in denen der neue Eigentümer/die neue Eigentümerin seiner/ihrer Meldepflicht bereits nachgekommen ist. Damit wird eine zweimalige Meldung des gleichen Sachverhaltes, die in der Praxis oftmals zum gleichen Zeitpunkt eintrifft oder durch den Veräußerer/die Veräußerin nicht erfolgt, weil er/sie bereits Kenntnis hat, dass das Fahrzeug bereits auf den Erwerber zugelassen ist, nicht mehr gefordert. Beim Fehlen der Veräußerungsanzeige trägt der bisherige Halter und Kraftfahrzeugsteuerschuldner das Risiko der verspäteten Feststellung des Zeitpunkts der Beendigung der Kraftfahrzeugsteuerpflicht, wenn der Erwerber der Zulassungsbehörde zeitlich verzögert die Änderung mitteilt, denn der bisherige Halter schuldet bis dahin die Steuer.

Zu Buchstabe b (Änderung des § 34 Absatz 4)

Die Änderung ist redaktioneller Art (vgl. Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a).

Zu Nummer 4 (Änderung des § 35)

Mit der Änderung wird die Übermittlungsmöglichkeit der nach § 33 Absatz 1 Nummer 1 gespeicherten Daten über Beschaffenheit, Ausrüstung und Identifizierungsmerkmale von Fahrzeugen zur Identifizierung von Fahrzeugen für die Rettung von Unfallopfern geregelt. Die konkreten Fahrzeugdaten Daten, welche übermittelt werden, werden durch Rechtsverordnung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelt.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 36)

Die Liste der zum Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister Berechtigten wird im § 36 um die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst ergänzt, die nunmehr auf diese Weise die Fahrzeugdaten nach § 35 Absatz 1a erhalten können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes)

Folgeänderungen zum Wegfall der Akkreditierungsaufgaben des KBA auf Grund des Akkreditierungsstellengesetzes.

Zu Artikel 3 (Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes)

Zu Buchstabe a

Anpassung der Altersvoraussetzungen an EU-Recht.

Zu Buchstabe b

Mit der Ergänzung in § 2 Absatz 2 Nummer 4 wird die Ausbildung zum/zur Kraftfahrzeugtechniker/Kraftfahrzeugtechnikerin an einer staatlich anerkannten Fachschule der Ausbildung zum/zur Kraftfahrzeugmechanikermeister/Kraftfahrzeugmechanikermeisterin oder Kraftfahrzeugelektrikermeister als Anerkennungsvoraussetzung als Prüfer/Prüferin mit Teilbefugnissen gleichgestellt.

Nach der Handwerksordnung (HwO) werden staatlich geprüfte Techniker mit dem zulassungspflichtigen Handwerk in die Handwerksrolle eingetragen, die dem Studien- oder Schulschwerpunkt ihrer Prüfung entspricht und erhalten damit ein unmittelbares Recht auf selbständige Ausübung des betreffenden Gewerbes. Damit wird klargestellt, dass die Qualifikation von Absolventen der Fachschulen für Technik der Meisterprüfung für entsprechende Gewerbe der Anlage A HwO gleichwertig ist.

Dementsprechend wurde bereits durch die Einundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 9. März 2006 (BGBl. I S. 470; VkBl. 2006, S. 249) eine „Gleichstellung" des staatlich geprüften Technikers bestimmter Berufsgruppen mit dem Meister als Anerkennungsvoraussetzung für verantwortliche Personen in Nummer 2.5 der Anlage VIIIc StVZO aufgenommen.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Gesetzentwurf wird eine bestehende Informationspflichten der Verwaltung sowie eine der Wirtschaft und Bürgerinnen/Bürger geändert. Für den Bereiche der Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger wird dadurch zukünftig im Bereich der Fahrzeugveräußerung eine Doppelmeldung gegenüber der Zulassungsbehörde vermieden, was zu einer nicht weiter quantifizierbaren Entlastung in diesen Bereichen führt.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 876. Sitzung am 5. November 2010 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b** (§ 1 Absatz 1 Satz 3 StVG)

   Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist zu streichen.

   Begründung

   Eine Änderung des § 1 Absatz 1 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist nicht notwendig, da sich sein Inhalt aus Satz 2 vollständig ergibt. In der vorliegenden Fassung fehlt die Einzelgenehmigung nach § 13 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung; ferner ist fehlerhaft, dass ein Fahrzeughalter eine EG-Typgenehmigung beantragen soll, was aber Fahrzeugherstellern oder deren Beauftragten vorbehalten ist.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 4** (§ 35 Absatz 1a StVG)

   In Artikel 1 Nummer 4 ist in § 35 Absatz 1a nach der Angabe „§ 32 Absatz 2“ die Angabe „Nummer 3“ einzufügen.

   Begründung

   Die Regelung dient der Klarstellung, dass die neue Übermittlungsmöglichkeit nur zur Abfrage von Fahrzeugdaten für die Rettung von Unfallopfern und nicht zur Abfrage von Halterdaten dient.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 5** (§ 36 Absatz 3c StVG)

   In Artikel 1 Nummer 5 sind in § 36 Absatz 3c die Wörter „durch die Feuerwehren“ zu streichen.

   Begründung

   Eine Rettung aus Fahrzeugen kann nicht nur durch die Feuerwehren, sondern auch durch den Rettungsdienst erfolgen. Auch hierfür können die technischen Daten der von den Fahrzeugherstellern bereitgestellten Rettungsdatenblätter erforderlich sein. Der Abfragezweck ist daher zu erweitern.

4. **Zu Artikel 3 Nummer 1 – neu – und 2 – neu –** (Eingangsformel, § 2 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 Nummer 4 und § 17 Absatz 2 KfSachvG)

   Artikel 3 ist wie folgt zu fassen:

   ‚Artikel 3
   Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes

   Das Kraftfahrsachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), < ... weiter wie Vorlage ... >.

   1. § 2 wird wie folgt geändert:

      a) In Absatz 1 Nummer 1 < ... weiter wie Vorlage ... >.

      b) In Absatz 2 Nummer 4 < ... weiter wie Vorlage ... >.

   2. § 17 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      Die Angabe „und Abs. 2“ wird durch die Wörter „, Absatz 2 und § 3“ ersetzt.‘

   Begründung

   Gemäß § 17 des Kraftfahrsachverständigengesetzes (KfSachvG) können die zuständigen Dienststellen Ausnahmen von den Anerkennungsvoraussetzungen für Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr bei Behörden nach § 2 KfSachvG zulassen. Nicht ausnahmefähig sind bislang die im Antragsverfahren gemäß § 3 KfSachvG vorzulegenden Unterlagen. Zum Teil sind die bislang zwingend vorzulegenden Unterlagen – z. B. Lebenslauf mit Lichtbild (§ 3 Absatz 1 Nummer 1 KfSachvG) – bei der Anerkennungsbehörde nicht erforderlich, da die Erfüllung der Voraussetzungen z. B. auch von der personalverwaltenden Dienststelle bestätigt werden kann. Mit der Regelung soll die bisherige Möglichkeit zur Gewährung von Ausnahmen auf die vorzulegenden Unterlagen erweitert werden. Die zuständigen Dienststellen bei den Polizeien des Bundes oder der Länder oder bei der Bundeswehr können in begründeten Fällen von den Vorschriften des § 3 KfSachvG abweichen. Die neue Regelung schafft damit mehr Flexibilität, dient der Deregulierung und der Vermeidung von doppelten Nachweisen.

5. **Zu Artikel 3a – neu –** (§ 2a Absatz 1 Satz 1 FahrlG)

   Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a einzufügen:

   ‚Artikel 3a
   Änderung des Fahrlehrergesetzes

   In § 2a Absatz 1 Satz 1 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch das Gesetz vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 418) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 bis 7“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 5 bis 7“ ersetzt.‘

   Begründung

   Durch die Änderung wird klargestellt, dass in Deutschland der Besitz der Fahrerlaubnisklassen A, BE und CE Zugangsvoraussetzung zum Fahrlehrerberuf auch für den in § 2a Absatz 1 des Fahrlehrergesetzes genannten Personenkreis ist. Diese Klarstellung steht im Einklang mit der Richtlinie 2005/36/EG. Diese Richtlinie hat die Freizügigkeit der Berufsausübung innerhalb der EU zum Ziel. Zu diesem Zweck gibt die Richtlinie „Garantien hinsichtlich des Zugangs zu demselben Beruf und seiner Ausübung in einem anderen Mitgliedstaat unter denselben Voraussetzungen wie Inländern“ (vgl. Erwägungsgrund 3 der Richtlinie). Die Mitgliedstaaten sind daher befugt, nicht diskriminierende Berufsausübungsvoraussetzungen vorzuschreiben. Dies zeigt sich explizit in den Anerkennungsbedingungen des Artikels 13 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie. Da der Vorbesitz der Klassen A, BE und CE unterschiedslos Erteilungsvoraussetzung für alle Bewerber um eine Fahrlehrererlaubnis in Deutschland ist, handelt es sich um eine von der Richtlinie ausdrücklich zugelassene nicht diskriminie-

rende Berufsausübungsvoraussetzung. Die Klarstellung ist aus Gründen der Rechtssicherheit für alle Betroffenen zwingend erforderlich.

6. **Zum Gesetzentwurf allgemein**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um Prüfung, wie zuverlässig sichergestellt werden kann, dass die so genannte Rückdatierungsregelung gemäß Nummer 2.3 Satz 1 zweiter Halbsatz der Anlage VIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) dauerhaft rechtssicher zur Anwendung gebracht werden kann und um Einleitung der erforderlichen Maßnahmen.

Begründung

Die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen ist ein wichtiges Instrument zur Erhaltung der Verkehrssicherheit der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge. Dazu gehört auch, dass die Untersuchungen rechtzeitig erfolgen und die Zeitabstände zwischen den technischen Untersuchungen nicht verlängert werden.

Um längeren Zeitabständen entgegenzuwirken, wurde mit der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. Mai 1998 (BGBl. I S. 1051) in Nummer 2.3 der Anlage VIII StVZO eine Regelung zur Rückdatierung geschaffen. Diese Regelung hat sich bewährt und sollte fortbestehen. Da Zweifel aufkamen, ob Nummer 2.3 Satz 1 zweiter Halbsatz der Anlage VIII StVZO von der Ermächtigung des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l StVG gedeckt ist, soll die Bundesregierung um diesbezügliche Prüfung – falls berechtigte Einwände gegen die Regelung bestehen – gebeten werden, alle Maßnahmen zu ergreifen, damit die bestehende Regelung dauerhaft rechtssicher zur Anwendung kommen kann.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu Nummer 1

Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Absatz 1 Satz 3 StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Er bedeutet, dass die in Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b des Gesetzentwurfs vorgesehene Änderung entfallen würde. Die Bundesregierung schlägt vielmehr vor, in § 1 Absatz 1 StVG Satz 3 zu streichen, weil er nicht notwendig ist, da sich sein Inhalt aus Satz 2 vollständig ergibt. Dies entspricht auch dem Antrag Baden-Württembergs in der 611. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrates am 20. Oktober 2010.

Zu Nummer 2

Artikel 1 Nummer 4 (§ 35 Absatz 1a StVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 3

Artikel 1 Nummer 5 (§ 36 Absatz 3c StVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrats zu.

Zu Nummer 4

Artikel 3 Nummer 1 – neu – 2 – neu – (Eingangsformel, § 2 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 Nummer 4 und § 17 Absatz 2 KfSachVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 5

Artikel 3a – neu – (§ 2a Absatz 1 Satz 1 FahrlG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, da er nicht im Einklang mit der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen steht.

Das Unionsrecht geht nach Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2005/36/EG davon aus, dass im Falle eines reglementierten Berufs (zur Begriffsbestimmung s. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2005/36/EG) der Zugang zum Beruf in einem anderen Mitgliedstaat ausschließlich von der Berufsqualifikation, also der Eignung und Befähigung, nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaates abhängt. Somit wird die Berufsaufnahme uneingeschränkt gewährt und lediglich die Ausübung des Berufs wird unter „denselben Voraussetzungen wie [bei] Inländern“ gewährt. Daher kann auf der Ebene des Berufszugangs in § 2a Absatz 1 FahrlG nicht bereits bei einer Antragstellung das Vorhandensein der Fahrerlaubnisklassen A, BE und CE verlangt werden, wenn diese im Herkunftsmitgliedstaat nicht Teil der notwendigen Berufsqualifikation sind. Diese Rechtsauffassung wird auch durch Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2005/36/EG bestätigt, wonach die Dienstleistungsfreiheit nicht aufgrund der Berufsqualifikation eingeschränkt werden darf, wenn der Dienstleister in einem Mitgliedstaat rechtmäßig zur Berufsausübung niedergelassen ist.

Die konkrete Berufsausübung kann dagegen nach Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 3 und Artikel 14 der Richtlinie 2005/36/EG von Qualifikationsanforderungen (Anpassungsmaßnahmen) abhängig gemacht werden, um Unterschiede im Qualifikationsniveau der Berufsqualifikationen zwischen dem Herkunftsmitgliedstaat und dem Niederlassungsmitgliedstaat Deutschland auszugleichen.

Auf dieser Ebene kann als Anpassungsmaßnahme zur Berufsausübung als Fahrlehrer der Erwerb der notwendigen Fahrerlaubnisklassen A, BE und CE vorgeschrieben werden, um für die Berufsausübung dieselben Voraussetzungen wie bei Inländern im Sinne der Richtlinie 2005/36/EG zu schaffen. Diese Anforderungen an den einzelnen Bewerber können umfassend über § 2a Absatz 2 und 3 FahrlG in Verbindung mit § 1 DV-FahrlG im Anerkennungsverfahren gestellt werden.

Die fehlenden Fahrerlaubnisklassen können auch im Rahmen einer bestehenden Berufspraxis nach Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2005/36/EG ausgeglichen werden, da z. B. auch der frühere Besitz der Fahrerlaubnisklassen die notwendige Berufserfahrung durch Führen dieser Fahrzeuge im Verkehr geschaffen haben kann. Das Verständnis für die unterschiedlichen Fahrzeuge hinsichtlich ihres Verhaltens im Straßenverkehr ist für die Ausübung des Berufs als Fahrlehrer von grundlegender Bedeutung, um die jungen Fahrschüler und Fahrschülerinnen umfassend im Verkehr ausbilden zu können. Dabei ist nicht von Bedeutung, für welche Klassen im Herkunftsmitgliedstaat die Berufsqualifikation als Fahrlehrer erworben wurde und in welchen Klassen in Deutschland ausgebildet werden soll.

Zu Nummer 6

Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates aufgreifen. Sollten nach Abschluss der noch andauernden Prüfung Änderungen erforderlich sein, wird die Bundesregierung entsprechende Vorschläge erarbeiten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333